ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

УДК 347.8

С. Р. Багіров,
кандидат юридичних наук, доцент

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ (ст. 276 КК УКРАЇНИ): НАУКОВО-ПРАКТИЧНИЙ КОМЕНТАР

У статті здійснюється поглиблений науково-практичний коментар складів злочинів, що містяться у статті 276 Кримінального кодексу України. Акцент зроблено на розкритті об'єктивних та суб'єктивних ознак злочинів виключно в аспекті повітряного транспорту.

Ключові слова: порушення правил, безпека руху, безпека експлуатації, повітряний транспорт, повітряне право, кримінальне право.

Постановка проблеми та її актуальність. Дослідження норм про злочини, що вчиняються у сфері повітряного транспорту, становить значний як теоретичний, так і практичний інтерес. Питання щодо конструкції відповідних кримінально-правових норм, місця розташування у структурі Особливої частини КК України, розкриття змісту ознак, що утворюють склад злочину, та розмежування у процесі кримінально-правової кваліфікації залишаються актуальними протягом тривалого часу.

Водночас звернення до низки науково-практичних коментарів відповідних кримінально-правових норм свідчить про неоднакове розуміння авторами певних ознак складів злочинів. Вказане має особливе значення саме стосовно юридичного аналізу злочинів, що вчиняються у сфері повітряного транспорту, оскільки в Україні бракує спеціалістів у цьому напрямі наукових досліджень. Отже, коментування відповідних кримінально-правових норм потребує поглибленого юридичного аналізу, в тому числі з урахуванням положень Повітряного кодексу України.

Аналіз досліджень і публікацій. Здійснивши вивчення доступної наукової літератури, автор доходить висновку, що на сьогодні в Україні захищено лише одну докторську дисертацію (автор – В. А. Мисливий), де вивчалися кримінально-правові та кримінологічні проблеми злочинів проти безпеки дорожнього руху. При цьому особливості злочинів проти безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту не були предметом самостійних наукових досліджень.

Таким чином, на момент підготовки цієї статті можна констатувати, що питання наукового вивчення ознак складів злочинів, передбачених ст. 276 КК України, окремому монографічному дослідженню не піддавались.

Отже, **метою** цієї праці є здійснення поглибленого юридичного аналізу об'єктивних та суб'єктивних ознак складів злочинів, опис яких міститься у ст. 276 КК України.

Виклад основного матеріалу.

1. Злочин, передбачений ст. 276 КК України, відкриває розділ XI Особливої частини КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Соціальна зумовленість кримінально-правових норм, які містяться у цій статті, полягає у запобіганні потенційної шкоди, що може бути завдана через недотримання працівником повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, а також у зв'язку з недоброякісним ремонтом транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку.

Суспільна небезпека цього злочину, якщо він вчиняється у сфері повітряного транспорту, полягає в його підвищеній здатності до заподіяння істотної шкоди кільком об'єктам кримінально-правової охорони – здоров'ю людей, їх життю, відносинам власності (у ситуації, коли заподіяно велику матеріальну шкоду), а також багатьом іншим правовідносинам (в екологічній сфері, у сфері громадської безпеки, господарської діяльності тощо).

2. Злочин належить до *багатооб'єктних*. Основним безпосереднім об'єктом злочину виступають правові відносини, що складаються у сфері безпеки функціонування повітряного транспорту, або безпека авіації. Під *безпекою авіації*, згідно п. 20 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України, необхідно розуміти стан галузі цивільної

авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятного рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки.

Додатковими безпосередніми об'єктами можуть бути: життя людей (ч. 3 ст. 276 КК України – наслідок у вигляді загибелі людей); здоров'я людей (ч. 2 ст. 276 КК України – наслідки у вигляді заподіяння середньої тяжкості чи тяжкого тілесного ушкодження); відносини власності (ч. 2 ст. 276 КК України – наслідок у вигляді великої матеріальної шкоди); відносини у сфері безпеки довкілля та у сферах громадської безпеки або господарської діяльності (ч. 1 ст. 276 КК України – наслідок у вигляді створення небезпеки настання інших тяжких наслідків). Коли створена небезпека реалізується у вказаних сферах правовідносин, то кваліфікувати діяння винної особи необхідно за сукупністю злочинів, але за умови, що в її поведінці є ознаки складів відповідних злочинів.

Механізм заподіяння шкоди об'єктам кримінально-правової охорони детермінований внутрішнім взаємозв'язком та залежністю, які існують між тими правовідносинами, що утворюють основний безпосередній та додатковий безпосередній об'єкти. Через порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, або через недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, створюється небезпечна ситуація, яка в подальшому може трансформуватися до рівня аварійної або катастрофічної. На останніх етапах завдається шкода додатковим безпосереднім об'єктам.

Злочин належить до *предметних*. Встановлення предмета злочину залежить від різновиду складу злочину, оскільки ч. 1 ст. 276 КК України містить три самостійні склади злочинів:

1) порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки повітряного руху;

2) порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки експлуатації повітряного транспорту;

3) недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку.

У першому з наведених складів злочинів предметом злочину є *повітряне судно*, тобто апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні (п. 79 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України).

У другому та третьому складах злочинів предметом злочину може бути більш широке коло речей матеріального світу, зокрема: а) транспортний засіб (наприклад, повітряне судно або його невід'ємні складові – двигун, шасі тощо); б) колія (наприклад, злітно-посадкова смуга); в) засоби сигналізації; г) засоби зв'язку.

Засоби зв'язку, навігації та спостереження (радіотехнічного забезпечення) – радіоелектронні і технічні засоби (засоби електрозв'язку, радіонавігації та радіолокації, автоматизовані системи та їх робочі місця, апаратура відображення, антенно-фідерні пристрої, лінії управління електрозв'язком, автономні джерела електроживлення, електроустановки та електрообладнання), призначені для забезпечення польотів повітряних суден, виконання функцій з обслуговування повітряного руху та забезпечення виробничої діяльності підприємств цивільної авіації (п. 44 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України).

До повітряного транспорту належать літальні апарати (літаки, вертольоти, дирижаблі, планери тощо), які підтримуються в атмосфері завдяки фізичним закономірностям взаємодії з повітрям. Літальні апарати можуть належати відповідним державним органам цивільної авіації, а також інших організацій або служб (наприклад, авіація міністерства надзвичайних ситуацій, медична, санітарна, поштова, сільськогосподарська тощо).

Крім повітряних суден предметом злочину є інші машини та механізми, якими здійснюється обслуговування повітряного руху, наземне устаткування та інші засоби, які забезпечують безпеку польотів.

Не можуть вважатися предметами цього злочину літальні апарати, керовані особами, які не є працівниками повітряного транспорту. Відповідальність таких осіб може наставати за ст. 281 КК України. Не належать до предмета цього злочину космічні апарати.

Коментований склад злочину передбачає як обов'язкову ознаку потерпілу особу (або потерпілих осіб). Згідно ч. 1 ст. 55 КПК України потерпілим у кримінальному провадженні може бути фізична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано моральної, фізичної або майнової шкоди, а також юридична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано майнової шкоди.

Отже, потерпілими від злочину, склад якого передбачений у диспозиції ст. 276 КК України, можуть визнаватись як фізичні, так і юридичні особи. Юридичні особи можуть бути потерпілими за ч. 1 ст. 276 КК України, якщо створення

небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків було пов'язане із заподіянням майнової шкоди, яку правозастосовні органи не кваліфікують як велику матеріальну шкоду. У випадку заподіяння великої матеріальної шкоди і кваліфікації дій винного за ч. 2 ст. 276 КК України, юридичні особи також можуть визнаватись потерпілими від цього злочину. При одночасній наявності таких особливо кваліфікуючих ознак, як загибель людей та велика матеріальна шкода, кваліфікація має здійснюватись за ч. 3 ст. 276 КК України. При цьому наявність великої матеріальної шкоди дає підстави для залучення юридичної особи як потерпілої. Якщо загибель людей або спричинення їм передбачених диспозицією норми тілесних ушкоджень сталися без заподіяння майнової шкоди, то залучення юридичних осіб у якості потерпілих виключається.

3. Кримінально-правова характеристика *об'єктивної сторони* залежить від різновиду складів злочинів, що містяться у ч. 1 ст. 276 КК України.

Об'єктивну сторону першого складу злочину *«порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки повітряного руху»* утворюють три обов'язкові ознаки: 1) суспільно небезпечне діяння у вигляді порушення правил безпеки повітряного руху; 2) суспільно небезпечні наслідки у вигляді створення небезпеки для життя людей або створення небезпеки настання інших тяжких наслідків; 3) причинний зв'язок між порушенням правил безпеки повітряного руху та створенням небезпеки для життя людей або створенням небезпеки настання інших тяжких наслідків.

Об'єктивна сторона другого складу злочину *«порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки експлуатації повітряного транспорту»* утворена такими трьома обов'язковими ознаками: 1) суспільно небезпечне діяння у вигляді порушення правил безпеки експлуатації повітряного транспорту; 2) суспільно небезпечні наслідки у вигляді створення небезпеки для життя людей або створення небезпеки настання інших тяжких наслідків; 3) причинний зв'язок між порушенням правил безпеки експлуатації повітряного транспорту та створенням небезпеки для життя людей або створенням небезпеки настання інших тяжких наслідків.

Третій склад злочину, що міститься у ч. 1 ст. 276 КК України – *«недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку»*. Його об'єктивна сторона також утворена трьома обов'язковими ознаками: 1) суспільно небезпечне діяння у вигляді недоброякісного ремонту транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку; 2) суспільно небезпечні наслідки у вигляді створення небезпеки для життя людей або створення небезпеки настання інших тяжких наслідків; 3) причинний зв'язок між недоброякісним ремонтом транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку та створенням небезпеки для життя людей або створенням небезпеки настання інших тяжких наслідків.

Використаний законодавцем термінологічний зворот «порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту» охоплює дві самостійні (хоча і пов'язані між собою) форми суспільно небезпечного діяння: 1) порушення правил безпеки повітряного руху та 2) порушення правил безпеки експлуатації повітряного транспорту.

Під *порушенням правил безпеки повітряного руху* слід розуміти відступ від вимог спеціальних правил та вчинення дій, які прямо заборонені такими правилами, або невиконання дій, які належить вчинити. Правила безпеки повітряного руху можуть міститись у таких нормативних актах як правила, інструкції, положення тощо. Для кваліфікації діяння працівника повітряного транспорту передусім необхідно звернутись до положень «Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України», затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 28.10.2011 р. № 478.

Поняттям *повітряний рух* охоплюються усі повітряні судна, що перебувають у польоті або рухаються у зоні маневрування аеродрому. Відповідно, порушення правил безпеки повітряного руху можуть поділятися на такі види:

1) порушення правил безпеки під час перебування в польоті;

2) порушення правил безпеки під час руху у зоні маневрування аеродрому (наприклад, під час руління – тобто, переміщення повітряного судна за рахунок власної тяги двигунів по поверхні аеродрому).

При цьому варто мати на увазі, що згідно п. 2.3 «Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України» керування повітряним судном як у польоті, так і в зоні руху аеродрому здійснюється відповідно до розділу ІІІ цих Правил, а в польоті, крім того, відповідно до:

а) правил візуальних польотів або

б) правил польотів за приладами.

Відповідно, можлива подальша диференціація порушень правил безпеки під час перебування в польоті на такі види: а) порушення правил безпе-

ки візуальних польотів (ПВП); б) порушення правил безпеки польотів за приладами (ППП).

Самі по собі порушення правил безпеки польотів можуть бути вельми різноманітними. Наприклад, відповідно до п. 2.5 «Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України» у випадку ненавмисного зближення двох повітряних суден на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічних, та якщо при цьому існує загроза зіткнення, пілот кожного повітряного судна повинен відвернути своє повітряне судно вправо для їх розходження лівими бортами. Порушенням правил у цій ситуації може стати збереження попереднього курсу пілотом одного з повітряних суден або спроба розійтись правими бортами.

Відповідно до п. 2.8. «Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України» повітряне судно, яке рулює у зоні маневрування, повинне звільнити шлях повітряним суднам, що виконують зліт або готуються злітати. Порушенням правил безпеки у цій ситуації буде перебування повітряного судна, що рулює у зоні маневрування, на шляху іншого повітряного судна, яке виконує зліт.

Порушенням правил безпеки повітряного руху може бути, наприклад, невиконання пілотом рекомендації органу обслуговування повітряного руху стосовно маневрування повітряного судна з метою надання допомоги пілоту для запобігання зіткненню.

Під *порушенням правил безпеки експлуатації повітряного транспорту* слід розуміти відступ від вимог спеціальних правил використання повітряного транспорту за призначенням з дотриманням технічних норм і правил, що забезпечують нормальну роботу агрегатів, систем і механізмів, а також правил проведення необхідного технічного обслуговування. Порушення може полягати у вчиненні дій, які прямо заборонені правилами експлуатації, або невиконання дій, які належить вчинити. Правила експлуатації повітряного транспорту можуть міститись у будь-яких нормативних актах – правилах, інструкціях, положеннях тощо.

Під *недоброякісним ремонтом* слід розуміти такий ремонт зазначених у диспозиції предметів злочину, котрий не забезпечує безпеку руху або експлуатації повітряного транспорту і створює реальну можливість заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей або настання інших тяжких наслідків. Недоброякісний ремонт може полягати у тому, що не усуваються всі несправності повітряного судна (двигуна, шасі, аеронавігаційного обладнання), злітно-посадкових смуг, засобів сигналізації та зв'язку тощо. У процесі недоброякісного ремонту може порушуватися технологія здійснення робіт, можуть застосовуватися неналежні або непридатні матеріали тощо.

Недоброякісний ремонт може бути наслідком використання непридатного або неякісного матеріалу, відступу від технічних норм і правил ремонту, тобто дій саме виконавця робіт, який мав би дотримуватись відповідних технічних та (або) технологічних норм.

Під *недоброякісним* слід вважати такий ремонт, котрий не забезпечує функціонально-цільові властивості технічних систем повітряного транспорту, спрямовані на його безпечну експлуатацію. Для кваліфікації вчиненого не має значення обсяг здійснюваного ремонту (капітальний чи поточний), не має значення мета ремонту (відновлювальний чи профілактичний).

При встановленні ознак злочинного діяння у вигляді недоброякісного ремонту необхідно звернутися до нормативних приписів технікотехнологічного характеру, що регулюють порядок здійснення ремонту.

Для кваліфікації дій суб'єкта необхідно розмежовувати поняття «ремонт» та «технічне обслуговування». Здійснення технічного обслуговування стосується справних транспортних засобів, їх частин, колій, засобів сигналізації та зв'язку. Технічне обслуговування є елементом процесу підтримання техніки у робочому стані, тоді як ремонт – це дії щодо усунення несправностей техніки.

Буквальне тлумачення термінологічного звороту «недоброякісний ремонт» дозволяє дійти висновку, що ним не охоплюються випадки, коли потрібний авіаційній техніці ремонт взагалі не здійснювався. Тому в ситуації, коли суб'єкт не усунув несправності авіаційної техніки, що призвело до передбачених статтею наслідків, кваліфікація його бездіяльності має здійснюватись не за ознакою недоброякісного ремонту, а за ознакою порушення правил безпечної експлуатації транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку.

Обидва склади злочинів з точки зору доктрини кримінального права належать до так званих *«деліктів створення небезпеки»*. Суспільно небезпечним діянням суб'єкта створюються негативні зміни навколишньої дійсності. Якщо такі зміни досягають високого рівня суспільної небезпеки, законодавець надає їм криміноутворюючий статус. Створена діянням суб'єкта реальна небезпека у своєму звичайному, закономірному пере-

бігові, могла б призвести до настання тяжких чи особливо тяжких наслідків – тілесних ушкоджень або смерті однієї або кількох осіб. Факт їх ненастання можна розцінювати як незакономірний, випадковий результат допущеної суб'єктом протиправної поведінки.

Тому створення небезпеки розглядається більшістю юристів як характеристика суспільно небезпечних наслідків, а не в якості елементу діяння. Звідси можна дійти таких важливих для кваліфікації висновків: по-перше, моментом закінчення складів злочинів, передбачених ч. 1 ст. 276 КК України, необхідно вважати момент створення небезпеки для життя людей або небезпеки настання інших тяжких наслідків; по-друге, законодавча конструкція об'єктивної сторони дозволяє визнати ці склади злочинів матеріальними.

Під *створенням небезпеки для життя людей* пропонуємо розуміти виникнення у результаті порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, а також у результаті недоброякісного ремонту транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку такого стану функціонування повітряного транспорту, коли реальна можливість настання смерті більше ніж двох осіб не реалізувалась через випадкові обставини. Така ситуація може бути утворена, наприклад, діями пілота, який не звільнив злітно-посадкову смугу під час виконання зльоту іншим повітряним судном, в результаті чого повітряні судна ледве розминулись. У зв'язку із великою швидкістю, яку набирає повітряне судно, що виконує зліт, наслідки потенційного зіткнення є смертельно небезпечними.

Логічне тлумачення положень ч. 1 та ч. 2 ст. 276 КК України дозволяє дійти висновку, що під *іншими тяжкими наслідками*, про небезпеку настання яких йдеться у частині першій аналізованої статті, слід розуміти наслідки, вказані у частині другій ст. 276 КК України – спричинення потерпілому середньої тяжкості чи тяжкого тілесного ушкодження або заподіяння великої матеріальної шкоди.

Під *створенням небезпеки настання інших тяжких наслідків* слід розуміти виникнення у результаті порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, а також у результаті недоброякісного ремонту транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку такого стану функціонування повітряного транспорту, коли реальна можливість заподіяння потерпілому тяжкого чи середньої тяжкості тілесного ушкодження або заподіяння великої матеріальної шкоди не реалізувалась через випадкові обставини. Така ситуація може бути утворена, наприклад, в результаті порушення правил повітряного руху в зоні маневрування аеродрому, що призвело до зіткнення повітряних суден та їх незначного пошкодження, при якому пасажири повітряних суден та члени авіаційного персоналу не зазнали середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень.

Заподіяні потерпілому у результаті порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, а також у результаті недоброякісного ремонту транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку легкі тілесні ушкодження можуть охоплюватися ознакою *створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків*. Самостійного криміноутворюючого змісту легкі тілесні ушкодження у цьому злочині не мають, оскільки вітчизняний законодавець дотримується позиції щодо некараності необережного легкого тілесного ушкодження. Тому вказані тілесні ушкодження можуть розглядатися лише як складова такого кримінально релевантного наслідку, як створення небезпеки для життя людей або небезпеки настання інших тяжких наслідків.

Матеріальний характер аналізованих складів злочинів обумовлює обов'язкове встановлення причинного зв'язку між порушеннями правил безпеки повітряного руху або безпеки експлуатації повітряного транспорту, а також між діями у виді недоброякісного ремонту вказаних у статті предметів (транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку) та злочинними наслідками у виді створення небезпеки для життя людей або небезпеки настання інших тяжких наслідків.

Причинний зв'язок у цьому злочині має певні особливості. По-перше, він встановлюється не між будь-яким суспільно небезпечним діянням працівника повітряного транспорту і наслідками, а лише тим діянням, що становило порушення правил безпеки повітряного руху або порушення правил безпеки експлуатації повітряного транспорту. Ще однією початковою ланкою причинного ланцюга може виступати недоброякісний ремонт передбачених диспозицією предметів. По-друге, зазначені порушення правил безпеки повітряного руху, правил безпеки експлуатації повітряного транспорту, дії у виді недоброякісного ремонту повинні бути необхідними і достатніми умовами створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків. По-третє, суспільно небезпечні наслідки, які передбачені у ч. 2 та 3 ст. 276 КК України – середньої

тяжкості або тяжке тілесні ушкодження, велика матеріальна шкода, загибель людей – мають бути закономірним результатом реалізації тієї небезпеки, що була створена вказаними формами діяння працівника повітряного транспорту.

У провадженні по справах цієї категорії істотну допомогу слідчим та суддям можуть надати експертизи щодо технічних аспектів встановлення причинного зв'язку.

4. Суб'єкт злочину є спеціальним. Ним може бути лише фізична осудна особа, яка досягла 18-річного віку і є працівником повітряного транспорту.

Варто мати на увазі, що законодавство України не містить безпосереднього визначення того, хто може визнаватись працівником повітряного транспорту. Повітряний кодекс України у розділі VII «Авіаційний персонал» виокремлює дві основні категорії працівників: 1) авіаційний персонал; 2) персонал з наземного обслуговування (ст. 52 ПК України).

Під «авіаційним персоналом» законодавець розуміє осіб, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво і здійснюють льотну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження (п. 9 ч. 1 ст. 1 ПК України). У ч. 4 ст. 49 ПК України законодавець називає перелік спеціальностей осіб авіаційного персоналу, для яких необхідним є наявність відповідного свідоцтва: 1) пілот повітряного судна; 2) диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху); 3) персонал з технічного обслуговування повітряних суден; 4) члени випробувального екіпажу; 5) члени екіпажу пасажирського салону (бортпровідник); 6) диспетчер із забезпечення польотів. У розділі VIII Повітряного кодексу України «Екіпаж повітряного судна» йдеться про права та обов'язки членів екіпажу повітряного судна. Крім цього, ст. 62 ПК України передбачає, що для виконання певних функцій, крім функцій екіпажу, за рішенням експлуатанта на борту повітряного судна можуть перебувати спеціалісти, які не входять до складу екіпажу, але забезпечують виконання технологічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт чи технічне обслуговування повітряних суден у позабазових аеропортах. Таких осіб ПК України називає «додаткові спеціалісти на борту повітряного судна». Як бачимо, Повітряний кодекс України називає лише певні категорії осіб, яких ми можемо визнати в якості працівників повітряного транспорту, і не містить загального визначення цього термінологічного звороту.

Допомогти правозастосовнику зорієнтуватись у тому, хто має вважатися працівником повітряного транспорту, можуть положення Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року, який визначає основи діяльності транспорту в Україні. Відповідно до ст. 32 «Авіаційний транспорт і його склад» цього Закону, до складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Використаний законодавцем термінологічний зворот *«працівник повітряного транспорту»* означає, що суб'єкт злочину перебуває у трудових відносинах з будь-яким із підприємств, установ та організацій, що входять до складу авіаційного транспорту, вказаного у ст. 32 Закону України «Про транспорт». Передбачені диспозицією форми суспільно небезпечного діяння – порушення правил безпеки або недоброякісний ремонт – можуть бути вчинені працівником повітряного транспорту під час повітряного руху, технічного обслуговування або ремонту повітряного судна, злітно-посадкових смуг або майданчиків, засобів зв'язку, навігації та спостереження, засобів сигналізації тощо.

Суб'єктами коментованого складу злочину можуть бути, передусім, такі категорії працівників повітряного транспорту, що належать до групи персоналу із забезпечення безпеки польотів – тобто особи, неналежне виконання якими своїх посадових обов'язків може поставити під загрозу безпеку авіації. До них належать члени екіпажу, персонал з технічного обслуговування, диспетчери ОПР (обслуговування повітряного руху).

У зв'язку з тим, що для зайняття посади працівника повітряного транспорту, як правило, потрібна спеціальна освіта, то особи, молодші 18 років не можуть бути прийняті на відповідні посади. Крім цього, існує наказ Міністерства охорони здоров'я України від 31 березня 1994 р. № 46 «Про затвердження Переліку важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх», яким заборонено використання

праці неповнолітніх на таких роботах в цивільній авіації:

1) авіаційний механік по планеру та двигунах, зайнятий на обслуговуванні літальних апаратів;

2) авіаційний механік (технік) по парашутах та аварійно-рятувальних засобах;

3) авіаційний механік (технік) по приладах і електрообладнанню;

4) авіаційний механік (технік) по радіообладнанню;

5) аеродромний робітник;

6) електромеханік по обслуговуванню світлотехнічного обладнання систем забезпечення польотів;

7) електромеханік по випробуванню та ремонту електрообладнання;

8) мийник літальних апаратів;

9) оператор водомаслостанції;

10) прожектористка;

11) робітники льотно-підйомного складу цивільної авіації;

12) укладальник виробів.

5. Суб'єктивна сторона складу злочину визначається необережним ставленням суб'єкта до суспільно небезпечних наслідків. При цьому в деяких ситуаціях може спостерігатися різнорідне психічне ставлення особи до діяння та його наслідків: порушення правил безпеки повітряного руху або експлуатації повітряного транспорту, а також недоброякісний ремонт вказаних у диспозиції предметів може бути здійснено суб'єктом усвідомлено, проте ставлення до наслідків не охоплюється свідомістю суб'єкта. Працівник транспорту, допускаючи порушення правил безпеки повітряного руху або експлуатації повітряного транспорту, може передбачати можливість створення небезпеки для життя людей або небезпеки настання інших тяжких наслідків, але легковажно розраховувати на відвернення цієї небезпеки (злочинна самовпевненість). Можлива ситуація, коли працівник повітряного транспорту допустить вказані порушення, не передбачаючи можливості створення небезпеки для життя людей або небезпеки настання інших тяжких наслідків, хоча повинен був і міг передбачити настання такої небезпеки (злочинна недбалість).

Ті самі види необережної форми вини можуть спостерігатися і в психічному ставленні працівника повітряного транспорту, який здійснює недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку. Факт недоброякісного ремонту може усвідомлюватися суб'єктом, проте він легковажно розраховує на відвернення небезпеки для життя людей або небезпеки настання інших тяжких наслідків (злочинна самовпевненість). В іншій ситуації недоброякісний характер здійсненого ремонту може не усвідомлюватися суб'єктом, який при цьому не передбачає можливості створення небезпеки для життя людей або небезпеки настання інших тяжких наслідків, хоча повинен був і міг передбачити ці наслідки.

Важко погодитись з авторами науково-практичних коментарів, які зазначають, що порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, недоброякісний ремонт може вчинюватися з прямим умислом. Цей різновид умисної форми вини характеризується бажанням настання суспільно небезпечних наслідків. Наявність відповідного бажання наслідків зумовлює кваліфікацію дій винного за статтями КК України про злочини проти життя і здоров'я особи, проти громадської безпеки, власності тощо.

Злочин, передбачений ст. 276 КК України, у цілому визнається необережним. Це тягне відповідні правові наслідки для його суб'єкта та обмеження у застосуванні тих кримінально-правових інститутів, що властиві лише умисним злочинам: в аналізованому злочині не може бути готування, замаху, співучасті тощо.

6. Кваліфікуючими ознаками аналізованого злочину, що передбачені ч. 2 ст. 276 КК України, є такі:

1) спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесних ушкоджень;

2) спричинення потерпілому тяжкого тілесного ушкодження;

3) заподіяння великої матеріальної шкоди.

Для визначення ступеня тяжкості тілесного ушкодження варто звернутися до «Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень», затверджених Наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 р. № 6 (зареєстровані в Міністерстві юстиції України 26 липня 1995 р. № 255/791).

Заподіяння у результаті вчинення цього злочину великої матеріальної шкоди є оціночним поняттям, оскільки вартісні критерії великого розміру цієї шкоди законодавцем у статтях про транспортні злочини не визначено.

7. Особливо кваліфікуючою ознакою злочину є спричинення загибелі людей (ч. 3 ст. 276 КК України). Під *загибеллю людей* слід розуміти смерть двох або більше осіб. Якщо загинула одна людина, то кваліфікувати дії винного необхідно за ідеальною сукупністю злочинів – ч. 1 ст. 276 КК України та ч. 1 ст. 119 КК України, оскільки

в ч. 2 та ч. 3 ст. 276 КК України не передбачено такого наслідку, як смерть однієї людини.

Висновки. Викладені у цій статті положення і висновки можуть бути використані: у науково-дослідній роботі – як методологічна основа для поглибленого вивчення норм про злочини у сфері повітряного транспорту; навчальному процесі – при викладанні курсів «Повітряне право України» та «Кримінальне право України»; правозастосовній практиці – при ухваленні та обґрунтуванні процесуальних рішень щодо порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту, а також при здійсненні адвокатської діяльності щодо правового захисту підозрюваних та обвинувачених у вказаному аспекті.

Література

1. *Кримінальний* кодекс України від 5 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №№ 25-26. – Ст. 131.

2. *Кримінальний* процесуальний кодекс України від 13 квітня 2012 р. – К.: Паливода А.В., 2012. – 382 с.

3. *Повітряний* кодекс України від 19 травня 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3393-17

4. *Правила* польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України: затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 28 жовтня 2011 р. № 478 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11

5. *Про затвердження* Переліку важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх: наказ Міністерства охорони здоров'я України від 31 березня 1994 р. № 46 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov. ua/laws/show/z0176-94

6. *Правила* судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень: затверджені наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 р. № 6 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0255-95

С. Р. Багиров

Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации воздушного транспорта (ст. 276 УК Украины): научно-практический комментарий

В статье осуществляется углубленный научно-практический комментарий составов преступлений, описание которых содержится в статье 276 УК Украины. Внимание акцентируется на раскрытии объективных и субъективных признаков преступлений исключительно в аспекте воздушного транспорта.

Ключевые слова: нарушение правил, безопасность движения, безопасность эксплуатации, воздушный транспорт, воздушное право, уголовное право.

S. Bahirov

The breach of the air traffic safety or exploitation of air transport rules (art. 276 of Criminal Code of Ukraine): scientific and practical commentary

Deep scientific and practical commentary of elements of the crimes that are contained in the art. 276 of Criminal Code of Ukraine, is done in the article. The emphasis is put on the disclosure of subjective and objective sides of the crimes, concerning only air transport.

Key words: breaking the rules, safety, operational safety, air transport, air law, criminal law.